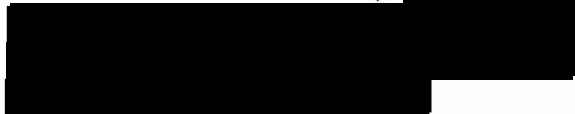


**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC**

Localité : Québec
N° de dossier : 200-06-

**COUR SUPÉRIEURE
(ACTION COLLECTIVE)**

GILBERT MC MULLEN, 


Demandeur

- c. -

AIR CANADA, personne morale constituée en vertu des dispositions de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, ayant son siège social situé au 7373, boul. de la Côte-Vertu, Montréal, province de Québec, district de Montréal, H4S 1Z3;

-et-

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC, ayant un bureau au 300, Boul. Jean-Lesage, bureau 1.03, Québec, province de Québec, district de Québec, G1K 8K6;

-et-

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA, ayant un bureau au 200, boul. René-Lévesque Ouest, 9ème étage, Montréal province de Québec, district de Montréal, H2Z 1X4;

Défenderesses

**DEMANDE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE
ET POUR ATTRIBUTION D'UN STATUT DE REPRÉSENTANT
(Art. 571 et ss. N.C.p.c.)**

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE, LE DEMANDEUR ALLÈGUE CE QUI SUIT :

1. Le demandeur sollicite l'autorisation de cette honorable Cour afin d'exercer une action collective contre les défenderesses;
2. À cet effet, le demandeur tient les défenderesses Air Canada, la Procureure générale du Québec (ci-après « **PGQ** ») et la Procureure générale du Canada (ci-après « **PGC** ») responsables des préjudices subis par les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos en raison de leur contravention flagrante et délibérée à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, L.R.C. (1985), ch. 35 (ci-après « **Loi sur la participation** »);
3. Tel qu'il le sera plus amplement expliqué ci-après, cette contravention des défenderesses à la *Loi sur la participation* s'est manifestée par le défaut d'Air Canada de maintenir ouverts ses centres de révision et d'entretien à Montréal, Winnipeg et Mississauga à la suite de la fermeture d'Aveos en mars 2012, ce qui a occasionné de nombreux dommages à ses anciens employés;
4. Par conséquent, le demandeur désire exercer une action collective pour le compte de toutes les personnes faisant partie du groupe suivant, ci-après « **le Groupe** » :

« Tous les anciens travailleurs syndiqués ou non syndiqués qui occupaient un emploi dans les centres de révision et d'entretien d'Air Canada de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg comprenant notamment la révision des composants, des moteurs et des cellules (entretien lourd ou « *heavy maintenance* »), et qui ont subi un préjudice découlant de la fermeture d'Aveos le 18 mars 2012, en raison du défaut d'Air Canada de maintenir ouverts les centres de révision et d'entretien conformément à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, ainsi que, le cas échéant, les conjoints, héritiers et ayants droit de ces anciens travailleurs.

Pour les fins de la présente action collective, nous entendons par « **conjoint** » les personnes liées par un mariage ou une union civile, ainsi que les personnes qui font vie commune et se présentent publiquement comme un couple, sans égard à la durée de leur vie commune, le tout conformément à l'article 61.1 de la *Loi d'interprétation*, RLRQ, c. I-6; »

I. LES PARTIES

A. LE DEMANDEUR

5. Le demandeur est un ancien travailleur d'Air Canada et d'Aveos, qui a perdu son emploi le 18 mars 2012 en raison de la fermeture d'Aveos et du non-respect de la *Loi sur la participation* par Air Canada, cette contravention à la loi étant cautionnée et illégalement tolérée par les défenderesses PGQ et PGC, le tout tel qu'il sera plus amplement exposé ci-après;

B. LES DEFENDERESSES

6. Air Canada est une personne morale œuvrant dans le secteur de l'aviation (vols réguliers ou nolisés), tel qu'il appert d'une copie de l'État des renseignements d'Air Canada provenant du Registraire des entreprises du Québec, déposé au soutien des présentes comme **pièce P-1**;
7. La défenderesse PGQ est la représentante du gouvernement de la province du Québec;
8. La défenderesse PGC est la représentante du gouvernement du Canada;
9. À ce titre, l'article 3 de *Loi sur la participation* mentionne expressément que celle-ci lie la PGQ ainsi que la PGC et qu'elle leur confère un intérêt légitime et un devoir d'agir dans le cadre de la mise en application et du respect de cette loi;
10. C'est dans ces circonstances qu'en avril 2012, la PGQ s'est contentée de saisir les tribunaux par le dépôt d'une demande en jugement déclaratoire contre Air Canada demandant notamment à la Cour supérieure de déclarer que cette dernière contrevenait à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation* en ne maintenant pas un centre de révision et d'entretien dans la ville de Montréal;
11. Cette demande a été accueillie par la Cour supérieure le 4 février 2013 et confirmée par la Cour d'appel le 3 novembre 2015, le tout tel qu'il appert des jugements respectivement déposés au soutien des présentes comme **pièces P-2 et P-3**;
12. Les conclusions du jugement de la Cour supérieure, confirmées par la Cour d'appel, sont les suivantes :

[281] **DÉCLARE** que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital*

d'Air Canada, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);

[282] DÉCLARE que la défenderesse contrevient à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;

[283] DÉCLARE que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

13. Suivant le jugement rendu par la Cour d'appel, Air Canada a décidé de requérir la permission de se pourvoir devant la Cour suprême du Canada, le tout tel qu'il appert du Registre de la Cour suprême pour le dossier de cour portant le numéro 36791 déposé au soutien des présentes comme **pièce P-4**;
14. Le 26 février 2016, avant même d'avoir obtenu cette permission, Air Canada a déposé une requête afin de faire reporter la décision sur la demande d'autorisation d'appel jusqu'après le 15 juillet 2016 (**pièce P-4**);
15. La demande de pourvoi demeure donc toujours pendante à l'heure actuelle, sa suspension étant due à la conclusion d'une entente secrète intervenue entre la PGQ et Air Canada au mois de février 2016;
16. Pour sa part, la PGC est demeurée complètement inactive face à la contravention des obligations légales d'Air Canada prévues à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation* et a choisi de n'entreprendre aucune démarche, à l'exception de la proposition émise récemment par le gouvernement fédéral d'abroger ou de modifier substantiellement l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, le tout tel qu'il appert du Projet de loi C-10, déposé le 24 mars 2016 à la Chambre des communes et déposée au soutien des présentes comme **pièce P-5**;

II. LES FAITS DONNANT OUVERTURE AU RECOURS DU DEMANDEUR

A. HISTORIQUE FACTUEL

17. À l'origine, Air Canada était une société d'État fédérale créée en 1937 sous le nom de Lignes aériennes Trans-Canada;

18. Au mois d'août 1988, le gouvernement du Canada adopte la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;
19. Cette loi visait alors à assurer la transition d'Air Canada de société d'État à société privée;
20. Air Canada est depuis une société par actions sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. (1985), c. C-44 (**pièce P-1**);
21. En contrepartie, la *Loi sur la participation* impose le respect de plusieurs obligations à Air Canada de même qu'aux PGQ et PGC;
22. D'abord, en vertu de son article 3, la mise en application de la *Loi sur la participation* lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province;
23. Par ailleurs, l'article 6 de la *Loi sur la participation* énonce quant à lui les conditions imposées à Air Canada en contrepartie de sa privatisation, soit :

6 (1) Les clauses de prorogation de la Société comportent obligatoirement :

a) [Abrogé, 2001, ch. 35, art. 1]

b) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la Société afin d'empêcher des non-résidents d'être les détenteurs ou les véritables propriétaires ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'une quantité totale d'actions avec droit de vote qui confèrent plus de vingt-cinq pour cent — ou le pourcentage supérieur prévu par règlement du gouverneur en conseil — des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées — directement ou indirectement — par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent — ou le pourcentage supérieur prévu pour l'application de l'alinéa b) — du nombre total des votes exercés à cette assemblée;

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

e) des dispositions fixant le siège social de la Société dans la Communauté urbaine de Montréal.

24. En 2003, Air Canada se place sous la protection de la *Loi sur l'arrangement avec les créanciers des compagnies*, L.R.C. (1985), ch. C-36 et le 13 août 2004, suite à une réorganisation corporative, la division interne des services techniques d'Air Canada, portant le nom d'*Air Canada Technical Services* (ci-après « **ACTS** »), devient une société distincte, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au Registraire des entreprises du Québec déposé au soutien des présentes comme **pièce P-6**;
25. Dans cette optique, et comme la loi le lui impose, malgré le transfert d'activités d'Air Canada vers ACTS, Air Canada a continué à satisfaire aux prescriptions de la *Loi sur la participation*, notamment par le maintien des centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg;
26. À cet effet, Air Canada et ACTS ont conclu des ententes prévoyant que cette dernière continuerait de faire les travaux de révision et d'entretien des moteurs, composants et cellules des appareils d'Air Canada, et ce, tel que l'oblige la *Loi sur la participation*;
27. Par la suite, en 2006, à l'issue de transactions intervenues entre Air Canada et ACTS, il est convenu que les activités de révision et d'entretien des appareils d'Air Canada seront cédées à Aveos Performance Aéronautique inc. (ci-après «Aveos»), société nouvellement créée le 17 juillet 2007, le tout tel qu'il appert de l'État des renseignements d'Aveos du Registraire des entreprises du Québec déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-7**;
28. À ce titre, l'entente relative au transfert des activités d'Air Canada vers Aveos est officialisée en octobre 2007;
29. À cette époque, les employés ignoraient tout de l'impact qu'aurait ce transfert sur leur emploi, n'ayant bénéficié que d'un minimum d'informations à ce sujet et n'ayant nullement été consultés quant à la prise de décision concernant ledit transfert;
30. Cependant, les employés ne pouvaient aucunement présumer qu'Air Canada allait bafouer impunément la *Loi sur la participation* et ce, avec l'aval des PGQ et PGC;

31. Le ou vers le 31 janvier 2011, alors que les employés syndiqués étaient toujours à l'emploi d'Air Canada, une ordonnance de transfert d'accréditation est rendue par le *Conseil canadien des relations industrielles*, tel qu'il appert d'une copie de cette ordonnance datée du 31 janvier 2011 portant le numéro 9996-u, déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-8**;
32. Cette ordonnance (**pièce P-8**) entérine une entente visant à régir la transition des employés des centres de révision d'Air Canada vers Aveos, signée le 8 janvier 2009 entre Air Canada et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, association qui représentait notamment les travailleurs d'Air Canada, (ci-après « **AIMTA** »), le tout tel qu'il appert de ladite entente déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-9**;
33. Cette entente (**pièce P-9**) prévoit notamment le paiement par Air Canada aux travailleurs d'une somme à titre de paye de séparation au sens de l'article 235 du *Code canadien du travail*, L.R.C. (1985), ch. L-2 dans l'éventualité où Aveos deviendrait insolvable avant le 30 juin 2013;
34. Le 14 juillet 2011 marque la première journée des travailleurs au sein d'Aveos;
35. Cette transition a eu pour effet d'imposer à plusieurs travailleurs une relocalisation, alors que d'autres ont dû démissionner ou prendre leur retraite;
36. De plus, l'octroi de contrats de services d'Air Canada vers Aveos n'était garanti que pour une courte période, déterminée en fonction du secteur en question;
37. En effet, Aveos et Air Canada étaient parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le mois d'octobre 2006, aux termes desquels Aveos devait fournir à Air Canada divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils et des services de maintenance des composantes, le tout tel qu'il appert de la page 58 du Rapport de Gestion publié en 2009 par Air Canada déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-10**;
38. De par ces contrats, Air Canada faisait d'Aveos son entreprise de maintenance exclusive pour la prestation des services de révision générale, de maintenance des moteurs, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certaines composantes;

39. À ce titre, le contrat de services de révision générale qui devait expirer en octobre 2011, n'a été prolongé que jusqu'en juin 2013 (**pièce P-10**);
40. Qui plus est, le contrat de services relatifs à la maintenance des réacteurs devait expirer en octobre 2013, sauf pour certains types de réacteurs pour lesquels les parties avaient convenu une prolongation jusqu'au 31 décembre 2018;
41. Pour ce qui est des autres contrats de maintenance, ceux-ci devaient expirer en octobre 2013;
42. Quant à la division relative à la maintenance en ligne, celle-ci demeurerait à la charge d'Air Canada;
43. Or, au début de l'année 2012, les travaux confiés à Aveos par Air Canada diminuent substantiellement et aucune entente n'intervient quant au renouvellement des contrats de service signés en 2006;
44. Finalement, invoquant des difficultés économiques, Aveos ferme ses portes le 18 mars 2012 et se place le lendemain sous la protection de la *Loi sur les arrangements des créanciers des compagnies*. À ce titre, un jugement est prononcé le 20 novembre 2013 par lequel certaines instructions sont données au syndic de faillite, tel qu'il appert d'une copie du jugement rendu à cette date par l'Honorable Mark Schrager dans le dossier de la Cour portant le numéro 500-11-045642-135 déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-11**;
45. Tel que précédemment allégué, en avril 2012, suivant la perte d'emploi des employés des centres de révision d'Air Canada, la PGQ entreprend des procédures judiciaires qu'elle limite à l'obtention d'un jugement déclaratoire contre Air Canada;
46. Avec le dépôt de la requête en jugement déclaratoire, la PGQ demande notamment à la Cour supérieure de déclarer qu'Air Canada contrevient au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, mais ne sollicite aucune conclusion de nature injonctive contre cette dernière pour la forcer à respecter la *Loi sur la participation*, tel qu'il appert de la requête introductive d'instance dans le dossier de la Cour portant le numéro 500-17-071545-126 et déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-12**;
47. Le 4 février 2013, l'Honorable Martin Castonguay, J.C.S., accueille la requête en jugement déclaratoire de la PGQ selon ses conclusions, tel qu'il appert d'une copie du jugement datée du 4 février 2013 (**pièce P-2**);

48. Le 3 novembre 2015, la Cour d'appel du Québec, par une décision unanime de cinq (5) juges, confirme ce jugement, tel qu'il appert d'une copie de l'arrêt de la Cour d'appel du Québec dans le dossier de cour portant le numéro 500-09-023371-131 datée du 3 novembre 2015 déjà déposée au soutien des présentes comme (**pièce P-3**);
49. De plus, la Cour d'appel déclare qu'Air Canada avait l'obligation de reprendre ses centres de révision et d'entretien dès la déconfiture d'Aveos en mars 2012, ce qu'elle a toujours refusé ou négligé de faire;
50. Air Canada a ensuite déposé, le ou vers le 30 décembre 2015, une demande d'autorisation devant la Cour suprême du Canada;
51. Or, le ou vers le 17 février 2016, le demandeur a appris qu'une entente de principe secrète était intervenue entre Air Canada et la PGQ;
52. Bien qu'il n'ait pas été possible au demandeur d'obtenir copie de ladite entente, il lui a été permis d'obtenir des brides d'informations par l'entremise des médias, le tout tel qu'il appert de diverses copies d'articles de journaux déposées en liasse au soutien des présentes comme **Pièce P-13**;
53. En effet, cette entente prévoirait notamment, qu'en contrepartie de l'achat de quarante-cinq (45) avions C Series de la compagnie Bombardier par Air Canada, avec option d'achat de trente (30) autres appareils, et d'un engagement d'en faire l'entretien lorsque requis suivant la livraison du premier avion en 2019, Air Canada mettrait fin au litige pendant devant la Cour suprême du Canada (**Pièce P-13**);
54. Par conséquent, étant donné qu'en principe l'entretien se fait sur des avions en utilisation depuis plusieurs années, il est prévisible que cet entretien ne sera pas requis avant une dizaine d'années puisque les avions achetés par Air Canada seront neufs et en parfait état à la livraison;
55. Par la conclusion d'une telle entente, la PGQ a clairement abandonné les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos en ce qu'elle a indûment favorisé ses propres intérêts au détriment de ceux des travailleurs;
56. Quant à la PGC, elle s'est enfermée dans un mutisme et un immobilisme inquiétants en n'agissant d'aucune façon afin de faire respecter les obligations qui lui incombaient en vertu de la *Loi sur la participation*;

B. LA SITUATION PARTICULIÈRE DU DEMANDEUR

i) L'EMPLOI DU DEMANDEUR AU SEIN D'AIR CANADA

57. Le demandeur est né le 14 novembre 1965 et il est embauché par Air Canada alors qu'il n'a que vingt-et-un (21) ans;
58. À ce moment, le demandeur n'a aucune formation de mécanicien, que ce soit un *Diplôme d'études collégiales* (DEC) ou autre formation reconnue dans le domaine;
59. Il a d'abord travaillé à la cafétéria d'Air Canada pendant dix (10) mois avant d'être transféré dans l'atelier de composantes mécaniques (catégorie 7) à titre d'apprenti mécanicien;
60. En 1992, le demandeur a été mis à pied pour une période d'environ un (1) an faisant en sorte que la date qui se trouve dans son *Relevé de prestations et choix d'options* est la date révisée de son début d'emploi, soit le 9 mai 1988, tel qu'il appert dudit relevé déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-14**;
61. Pendant toute la période pendant laquelle il a été à l'emploi d'Air Canada, soit de 1988 à 2011, le demandeur a été posté au centre de révision et d'entretien situé dans la région de la Communauté urbaine de Montréal;
62. Toute la formation et la spécialisation du demandeur en tant que mécanicien a été acquise au sein de l'entreprise au fil d'une période de huit (8) ans lui ayant permis d'atteindre le titre de mécanicien niveau 4;
63. En effet, le demandeur précise qu'il était possible à cette époque d'être formé à l'interne au sein d'Air Canada pour ce type de poste, alors qu'aujourd'hui la réglementation en vigueur fait en sorte que l'obtention du DEC ou d'un *Diplôme d'études professionnelles* (DEP) ainsi qu'une formation à l'interne est requise afin d'occuper un tel poste;
64. À ce titre, afin d'obtenir la certification requise, le demandeur a effectué une formation de sept-cent-trente-cinq (735) heures en classe dispensée par Air Canada lui ayant permis d'obtenir une attestation de réparation et de révision de composantes mécaniques, hydrauliques, de carburants et pneumatiques de composantes d'avion, le tout tel qu'il appert de l'attestation datée du 2 février 1993 déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-15**;

65. L'obtention de ce certificat était également conditionnelle à ce que le demandeur effectue quatre (4) ans de travail pratique sous supervision;
66. Dans cette même période, le demandeur a reçu une formation pratique de révision et de réparation des accessoires mécaniques de circuits de carburants, pneumatiques et hydrauliques;
67. À partir de la quatrième année de service, le demandeur a obtenu la certification *Shop Certification Authority (SCA)* lui permettant de certifier les pièces d'avion;
68. Toutefois, le demandeur a toujours effectué de la formation continue afin d'obtenir l'expertise nécessaire lui permettant de devenir un spécialiste en composantes d'avion. Les spécialisations du demandeur sont alors devenues plus complexes et spécifiques;
69. Il importe de préciser que ces certifications acquises par le demandeur sont toujours valides et qu'il possède toujours les qualifications nécessaires afin d'occuper un poste au sein d'Air Canada;
70. Ainsi, le demandeur possède déjà la formation interne nécessaire à tout nouvel employé embauché par Air Canada dans l'un des centres de révision et d'entretien prévus à la *Loi sur la participation*;
 - ii) LE TRANSFERT VERS AVEOS ET LA FERMETURE DU CENTRE DE RÉVISION ET D'ENTRETIEN
71. Le 13 juillet 2011 marque le dernier jour de travail du demandeur au sein d'Air Canada alors que le lendemain, le 14 juillet 2011, la totalité des employés basés au centre de révision de Montréal qui ont choisi l'option d'Aveos y sont transférés;
72. Cette transition a été effectuée malgré que le demandeur ait protesté activement contre celle-ci;
73. De plus, lors de la transition, le demandeur avait le choix d'être mis à pied ou de travailler pour la société Aveos. Comme il avait une famille dont il devait subvenir aux besoins, il a choisi la seconde option à son corps défendant;
74. Or, peu de temps après la transition vers Aveos, le demandeur a été avisé de la cessation de son emploi qui devenait effective en date du 18 mars 2012, résultant de la fermeture des portes du centre de révision et d'entretien de Montréal durant la même période;

75. Le demandeur, alors âgé de quarante-six (46) ans et cumulant vingt-trois (23) années de service, recevait à cette époque un salaire annuel moyen de 67 725,41\$, tel qu'il appert de son *Relevé de prestations et choix d'options* (pièce P-14);
76. Il bénéficiait également de nombreux avantages sociaux tels l'assurance santé, médicaments et dentaire, un fonds de pension à prestation déterminée, etc.;
77. Par ailleurs, Aveos n'ayant pas donné rapidement les relevés de fin d'emploi, le demandeur ainsi que tous les autres travailleurs affectés ont dû attendre huit (8) semaines avant d'obtenir leurs premières prestations d'assurance-emploi;
78. De plus, il importe de préciser qu'au moment de sa fermeture, Aveos n'a pas payé la paye de fin d'emploi prévue à l'article 230 du *Code canadien du travail*;
79. Toutefois, en raison de l'insolvabilité d'Aveos ayant mené à la fermeture de ses portes en mars 2012, le demandeur a reçu lors de cette période la somme de **53 993.42\$** à titre d'indemnité versée aux ex-employés (art. 235 du *Code canadien du travail*), le tout tel qu'il appert de la lettre envoyée au demandeur concernant l'indemnité versée en vertu de l'ordonnance 9996-u déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-16**;
80. D'abondant, selon l'ordonnance d'accréditation (pièce P-8), Air Canada versait la somme de 55 millions de dollars à titre de paye de séparation selon l'article 235 du *Code canadien du travail*, répartie entre les employés advenant la faillite ou l'insolvabilité d'Aveos d'ici au 30 juin 2013;
81. Comme Aveos est devenue insolvable pendant cette période, le demandeur, de même que les autres travailleurs, ont eu droit au paiement d'un montant prévu en cas de séparation en vertu de l'article 235 du *Code canadien du travail*;
82. Or, cette paye de séparation ne visait que les conséquences de la déconfiture d'Aveos sur les anciens travailleurs, puisque l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation* exigeait, et exige toujours, qu'Air Canada maintienne en fonction les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg, ce qui n'a évidemment pas été respecté en l'espèce;

83. Finalement, il est à noter que ces deux indemnités, bien que prévues à des dispositions distinctes du *Code canadien du travail* (art. 230 et art. 235), sont cumulables et que chaque travailleur y avait droit;

III. LES DOMMAGES SUBIS PAR LE DEMANDEUR

84. À la suite de la fermeture du centre de révision et d'entretien de Montréal, le demandeur a éprouvé de grandes difficultés à se trouver un nouvel emploi, notamment en raison du fait que sa formation n'était pas reconnue par le peu de compagnies étant susceptibles d'offrir des emplois semblables à celui qu'il occupait au sein d'Air Canada;
85. En effet, le demandeur est demeuré sans emploi pour une période approximative d'un an et demi;
86. À ce moment, il a bénéficié de l'assurance-emploi, mais a subvenu avec difficultés aux besoins de sa famille, devant même emprunter une somme de 50 000,00\$ auprès d'une banque afin de pallier aux soucis financiers résultant de la perte de son emploi;
87. De plus, pour ces mêmes raisons, le demandeur a dû recourir à des services de remplacement de travail;
88. Finalement, le ou vers le 7 octobre 2013, demandeur a réussi de peine et de misère à se trouver un emploi de mécanicien en réparation et révision de composantes mécaniques aéronautiques, au sein de la société *AJ Walter Technique*, le tout tel qu'il appert de la lettre de confirmation d'emploi d'*AJ Walter Technique* déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-17**;
89. Or, cet emploi comportait une baisse de salaire significative ainsi qu'une réduction des avantages sociaux par rapport à ceux dont il bénéficiait au sein d'Air Canada et d'Aveos;
90. En effet, le demandeur gagne désormais un salaire annuel d'approximativement 55 000,00\$ brut, soit 12 000,00\$ de moins que ce qu'il gagnait chez Air Canada, le tout tel qu'il appert du talon de paie du demandeur déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-18**;
91. Il est à noter que le département pour lequel travaille le demandeur au sein de l'entreprise *AJ Walter Technique* ne rend aucun service de sous-traitance pour Air Canada;

92. Le tumulte de la perte d'emploi et l'insécurité en découlant ont été extrêmement difficiles pour le demandeur de même que pour ses proches sur le plan personnel;
93. Outre ces pertes pécuniaires, le demandeur a notamment, mais non limitativement, subi les pertes non pécuniaires suivantes résultant directement de la faute des défenderesses :
- Insomnie reliée aux difficultés financières (endettement) consécutives à la perte de son emploi;
 - Tensions familiales;
 - Stress;
 - Remises en question sur son cheminement personnel et professionnel;
 - Diminution de l'estime de soi;
 - Perte de jouissance de la vie (aucune vacance en famille, manque de moyens financiers pour effectuer des activités sociales);
 - Nombreux troubles et inconvénients;
94. À la suite de la fermeture d'Aveos et du centre de révision et d'entretien de Montréal, le demandeur a ressenti une énorme frustration face au comportement adopté par les dirigeants d'Air Canada et d'Aveos dans la gestion de cette situation;
95. Il ressent, encore à ce jour, un grand sentiment d'injustice face à la violation de la *Loi sur la participation* par Air Canada ainsi que face à l'immobilisme des PGQ et PGC;
96. Quant aux proches du demandeur, ceux-ci ont évidemment été affectés par la situation du demandeur qui était le pourvoyeur de la famille;
97. De plus, pendant trois (3) années consécutives, la famille n'a pu bénéficier de vacances annuelles en raison des difficultés financières du demandeur et de son découragement face à la situation;

IV. LES DOMMAGES RÉCLAMÉS PAR LES MEMBRES DU GROUPE

98. Le demandeur demande respectueusement à cette Cour l'autorisation d'intenter une action collective contre les défenderesses afin de leur réclamer une compensation pour le préjudice qu'il a subi, de même que pour chacun des membres du Groupe;
99. Le demandeur et chaque membre du Groupe se retrouvent dans l'une ou l'autre des catégories suivantes :

Catégorie	Dommages subis
A) Employés ayant occupé un nouvel emploi suite à la fermeture d'Aveos	• Pertes de revenus de la date de la fin d'emploi à la date d'obtention du nouvel emploi; • Pertes de revenus en raison d'un écart de rémunération entre le nouvel emploi obtenu et l'ancien emploi chez Aveos/Air Canada; • Perte ou diminution d'avantages sociaux; • Dommages non pécuniaires;
B) Employés n'ayant pas occupé un nouvel emploi suite à la fermeture d'Aveos	• Pertes de revenus de la date de la fin d'emploi à la date du jugement final à intervenir, déduction faite des revenus gagnés dans un autre emploi obtenu dans l'intervalle, le cas échéant; • Perte d'avantages sociaux; • Dommages non pécuniaires;
C) Travailleurs décédés	• Pertes de revenus de la date de la fin d'emploi à la date du décès, déduction faite des revenus gagnés dans un autre emploi obtenu dans l'intervalle, le cas échéant; • Dommages moraux aux familles des travailleurs décédés par suicide en raison des pertes d'emploi visées aux présentes procédures.

100. Compte tenu du nombre potentiel de travailleurs visés par l'action collective, le demandeur entend réclamer des compensations pour toutes ces catégories de dommages, tel qu'il sera plus amplement exposé ci-après;

101. Le total de la réclamation du demandeur pour le compte de tous les membres s'évaluera certainement à plusieurs centaines de millions de dollars, à parfaire pour tenir compte de la durée des procédures de l'action collective et/ou de la réouverture des centres de révision et d'entretien dans les villes de Montréal, Mississauga et Winnipeg;

A. PERTES DE REVENUS D'EMPLOI

102. Le calcul actuariel sera basé sur une perte de revenus d'emploi pour chacun des membres visés par la fermeture des centres de révision et d'entretien par Air Canada en contravention à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, en fonction de la catégorie précédemment indiquée à laquelle chaque membre appartient, à parfaire selon la durée des procédures de l'action collective et/ou de la réouverture des centres de révision et d'entretien des villes de Montréal, Mississauga et Winnipeg;

B. PERTES ET ÉCART D'AVANTAGES SOCIAUX

103. Le calcul actuariel sera basé sur une perte d'avantages pour chacun des membres visés par la fermeture des centres de révision et d'entretien par la défenderesse en contravention à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, en fonction de la catégorie précédemment indiquée à laquelle chaque membre appartient, à parfaire selon la durée des procédures de l'action collective et/ou la réouverture des centres de révision et d'entretien des villes de Montréal, Mississauga et Winnipeg;

C. LES DOMMAGES NON PÉCUNIAIRES

104. L'établissement des montants attribuables à chaque catégorie sera basé sur les dommages subis par les membres, en fonction de la catégorie précédemment indiquée à laquelle chacun d'entre eux appartient;

D. LES DOMMAGES PUNITIFS

105. Chaque membre du Groupe est justifié de réclamer des défenderesses des dommages punitifs contre chacune d'elles, et ce, en raison de l'atteinte illicite et intentionnelle à leur droit à la sécurité, à la sûreté, à la dignité et à l'intégrité, droits fondamentaux consacrés par la *Charte des droits et liberté de la personne*, RLRQ, c. C-12 et par la *Charte canadienne des droits et libertés*, partie 1 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada (R.-U.)*, 1982, c. 11;

V. LES FAITS DONNANT OUVERTURE À L'EXERCICE DE L'ACTION COLLECTIVE

106. Il va sans dire que tous les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos se sont retrouvés dans une situation analogue à celle du demandeur et parfois pire, la perte d'emploi de ces derniers ayant notamment mené, dans certains cas, à des suicides, divorces et/ou à des faillites personnelles;
107. Certains anciens travailleurs sont d'ailleurs toujours sans emploi et se voient contraints de vivre des prestations d'aide sociale;
108. Le demandeur est consterné par la négligence et le manque de considération d'Air Canada, de la PGQ et de la PGC face à la contravention d'un texte de loi clair et non équivoque forçant les défenderesses à maintenir des centres de révision et d'entretien dans les villes de Montréal, Mississauga et Winnipeg;
109. Le demandeur ne peut accepter que soit tolérée une telle violation à la *Loi sur la participation* par Air Canada, violation cautionnée par la PGQ et la PGC et qui cause un préjudice important au demandeur, de même qu'aux membres du Groupe;
110. Dans ces circonstances, le demandeur demande à être autorisé à exercer une action collective pour le compte des personnes faisant partie du Groupe précédemment décrit;

A. LES FAITS ALLÉGUÉS DONNENT OUVERTURE À UN RECOURS INDIVIDUEL DE CHACUN DES MEMBRES CONTRE LES DÉFENDERESSES

i) LA FAUTE D'AIR CANADA

111. Le demandeur soumet qu'en raison des faits précédemment relatés, Air Canada a engagé sa responsabilité envers chacun des membres du Groupe en violant impunément la *Loi sur la participation* de même que ses statuts, et doit être tenue responsable du préjudice qui en découle;
112. En effet, en vertu de l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, Air Canada avait l'obligation de maintenir les centres de révision et d'entretien dans les villes de Winnipeg, Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

113. Le maintien de ces centres était d'ailleurs une condition essentielle à la privatisation d'Air Canada, tel qu'il appert des propos tenus le 12 avril 1988 à la Chambre des communes par le vice-premier ministre d'alors, l'Honorable Don Mazankowski :

« Les grands centres d'exploitation et d'entretien qui ont été construits au fil des ans à Montréal, Toronto et Winnipeg constituent une source de grande fierté pour Air Canada et un élément fondamental du succès de la compagnie. Aucun centre ne perdra de son importance. Le centre d'entretien de Winnipeg demeurera une fonction intégrale et prééminente d'Air Canada et l'entretien des avions de la compagnie continuera de se faire à cet endroit. Les centres seront maintenus en activité, la compagnie devant bâtir pour l'avenir dans un contexte où dominant les forces du marché. »

Les dispositions de la loi et (ou) le document constitutif de la nouvelle compagnie feront en sorte que son siège social demeure à Montréal, qu'elle fournisse des services dans les deux langues officielles et qu'elle se conforme à la loi sur l'équité en matière d'emploi. Les employés d'Air Canada peuvent avoir l'assurance que les lignes de conduite de la compagnie en ce qui concerne par exemple les salaires, les pensions, les avantages sociaux, les rapports avec les employés syndiqués et l'équité en matière d'emploi seront maintenues. »

[Emphase ajoutée]

le tout tel qu'il appert d'un extrait des débats de la Chambre des communes daté du 12 avril 1988 déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-19** ;

114. D'ailleurs, cette condition était d'une telle importance que le législateur a cru bon de prévoir une disposition expresse visant à empêcher la société ou ses administrateurs d'y déroger;
115. À ce titre, l'article 7 (1) b) de la *Loi sur la participation* prévoit que :

7 La Société et ses actionnaires et administrateurs ne peuvent:

[...]

b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6(1).

116. Or, tel qu'il appert des faits précédemment exposés, Air Canada fait défaut de respecter les obligations qui lui incombent en vertu de cette loi et ce, depuis qu'elle a volontairement omis de maintenir ouvert les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg;
117. Nonobstant la survenance de quelque événement que ce soit, Air Canada avait et a toujours l'obligation de maintenir les centres ouverts dans les villes concernées;
118. Nul n'est au-dessus des lois et Air Canada agit avec mépris envers ses employés et ex-employés en violant impunément les dispositions impératives de la *Loi sur la participation*;
119. Qu'il suffise de brièvement résumer les événements ayant mené à la déconfiture d'Aveos pour se convaincre qu'Air Canada a sciemment enfreint, contourné et violé la *Loi sur la participation* :
- a. En juillet 2011, la transition des employés d'Air Canada vers Aveos s'opère. Cette entente contient notamment une clause prévoyant les effets d'une faillite éventuelle d'Aveos;
 - b. Quelques mois plus tard, les travaux confiés par Air Canada à Aveos commencent à diminuer substantiellement;
 - c. Finalement, en mars 2012, Aveos se place sous la protection de la *Loi sur l'arrangement avec les créanciers des compagnies*.
120. En conséquence, lors de la déconfiture d'Aveos en 2012, Air Canada se devait de reprendre le flambeau afin de s'assurer de la non-fermeture des centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg;
121. Aussi, le demandeur est bien fondé de remettre en question la bonne foi d'Air Canada, considérant qu'il s'est écoulé moins d'un an entre le transfert effectif des employés d'Air Canada vers Aveos et la fermeture de cette dernière;
122. De ce fait, il est permis de croire qu'Air Canada a manigancé et manœuvré pendant toutes ces années afin de tenter de se décharger illégalement de ses obligations;
123. Le demandeur soutient qu'Air Canada a planifié sa stratégie afin de se débarrasser de ses obligations découlant de l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, le tout tel qu'il sera plus amplement démontré à l'audition au fond de l'action;

124. À ce titre, Air Canada a manifestement fait défaut de respecter les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, entraînant ainsi une vague de pertes d'emploi dont elle doit être tenue responsable et qui n'aurait jamais dû survenir si elle avait agi en citoyen corporatif responsable;
125. D'abondant, tel que précédemment exposé, depuis la déconfiture d'Aveos le 18 mars 2012, Air Canada contrevient à tous les jours aux obligations lui incombant en vertu de cette disposition, constituant ainsi la manifestation de comportements fautifs répétés;
126. Autrement dit, chaque journée pendant laquelle Air Canada contrevient à la *Loi sur la participation* produit un acte dommageable distinct duquel résulte un préjudice quotidiennement renouvelé;
127. Aussi, le demandeur ajoute qu'en plus de violer la *Loi sur la participation*, Air Canada contrevient également à la disposition de ses statuts qui l'oblige à maintenir les centres de révision et d'entretien de ses appareils dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal;
128. Finalement, le demandeur se doit d'insister sur le fait qu'au total six (6) juges en sont arrivés à la conclusion qu'Air Canada avait enfreint la *Loi sur la participation* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision et d'entretien;
129. En effet, la Cour d'appel, dans l'arrêt *Air Canada c. Québec (Procureure générale)*, 2015 QCCA 1789 (pièce P-3), écrit, sous la plume de l'Honorable juge Bich :

[213] Cela signifie donc que, puisqu'Air Canada, que ce soit par elle-même ou par l'intermédiaire d'un sous-traitant, n'exploite plus à Montréal et à Winnipeg les centres de révision qu'elle y exploitait précédemment (c.-à-d. qu'elle n'y maintient plus les activités, décrites par le juge de première instance, qu'elle y menait, ou l'équivalent, activités qui ont été transférées largement hors Canada), elle enfreint non seulement ses statuts, mais également la Loi.

[214] Il n'importe pas que la décision d'Air Canada et de ses administrateurs ait été motivée par des raisons qu'on pourrait juger valables du point de vue des affaires. De telles raisons ne peuvent justifier d'enfreindre la loi et ne peuvent faire disparaître la transgression, pas plus qu'elles ne permettent de l'ignorer.

[Emphase ajoutée]

130. Par conséquent, vu les conclusions auxquelles en arrive la Cour d'appel, lesquelles ne peuvent être ignorées et passées sous silence, le demandeur soumet que de par l'ensemble des gestes qu'elle a posés, Air Canada a agi de manière fautive engageant ainsi sa responsabilité civile à l'égard de chacun des membres du Groupe;

ii) LES FAUTES DES PGQ ET PGC

131. Tel que précédemment mentionné, l'article 3 de la *Loi sur la participation* stipule que celle-ci lie la PGQ ainsi que la PGC et qu'elle leur confère un intérêt légitime et un devoir d'agir dans le cadre de la mise en application et du respect de cette loi;
132. À ce titre, comme une disposition expresse est prévue dans la *Loi sur la participation*, les lois d'interprétation québécoise et fédérale prévoient qu'aucune immunité ne peut s'appliquer à l'endroit de la PGQ et de la PGC;
133. En ce qui a trait à la PGQ, bien que celle-ci ait entamé une procédure judiciaire visant l'obtention d'un jugement déclaratoire, elle a complètement omis d'intégrer dans celle-ci des conclusions de nature injonctive visant à consacrer l'obligation d'Air Canada de respecter l'article 6 (1) (d) de la *Loi sur la participation*;
134. Par ailleurs, malgré le non-respect par Air Canada de la décision rendue par la Cour supérieure (pièce P-2) et celle rendue par la Cour d'appel (pièce P-3), en aucun temps des procédures visant la dénonciation des outrages commis par Air Canada n'ont été envisagées par la PGQ qui se devait de veiller au respect de la *Loi sur la participation*;
135. Qui plus est, en février 2016, à la stupéfaction générale, il est annoncé que la PGQ abandonne complètement les travailleurs, alors qu'Air Canada n'a même pas encore obtenu l'autorisation de se pourvoir du jugement rendu par la Cour d'appel contre elle devant la Cour suprême du Canada;
136. Il semble que la condition à cet abandon soit la concrétisation d'une transaction concernant l'acquisition par Air Canada de quarante-cinq (45) appareils C Series de Bombardier, sans que plus de détails ne soient divulgués au sujet de cette entente secrète;
137. Il s'agit d'un revirement de situation totalement inattendu et hautement préjudiciable aux anciens employés d'Air Canada et d'Aveos qui se voient maintenant abandonnés à leur sort alors que deux instances avaient

confirmé la nécessité de rouvrir les centres de révision et d'entretien où ils étaient à l'emploi;

138. En effet, pendant tout le processus judiciaire ayant débuté en 2012 entre Air Canada et la PGQ, cette dernière a créé une expectative sincère et légitime aux anciens employés d'Air Canada et d'Aveos quant à la représentation et la protection de leurs intérêts, d'autant plus que le recours avait été entrepris par la PGQ à la suite des pressions exercées par les travailleurs d'Air Canada et d'Aveos, soucieux que des mesures concrètes soient prises afin de faire respecter la *Loi sur la participation*, et donc, d'assurer l'avenir de leur emploi au sein d'Air Canada;
139. En agissant ainsi, le demandeur est convaincu que la PGQ a favorisé ses propres intérêts puisque l'entente intervenue visait à justifier les investissements de 1,3 milliards de dollars injecté par le gouvernement du Québec dans le développement des avions de C Series de Bombardier;
140. Ainsi, c'est de manière fautive que la PGQ en est venue à la décision prise en l'occurrence, au détriment des anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos, ainsi laissés dans une position précaire face au fait accompli et aux forces en présence;
141. De plus, il est permis de croire que l'entente prise entre la PGQ et Air Canada sacrifie de la manière la plus inexorable qui soit les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos en ce qu'il n'y est prévu aucune solution concrète ni aucun remède quant au non-respect de la *Loi sur la participation* par Air Canada, la transaction en cause semblant porter exclusivement sur des considérations financières propres au gouvernement du Québec et à Air Canada;
142. La PGQ se retrouve donc à participer à l'illégalité commise par Air Canada et pire encore, à la cautionner par le biais d'un abandon envisagé des procédures judiciaires entreprises de manière victorieuse jusqu'à ce jour;
143. Quant à la PGC, cette dernière a engagé sa responsabilité de par son silence de même que par le cautionnement de la violation par Air Canada à la *Loi sur la participation*;
144. Qu'il suffise de rappeler qu'elle a déposé le Projet de loi C-10 (pièce P-5) visant à réduire substantiellement les obligations incombant à Air Canada en vertu de l'article 6 (1) (d) de la *Loi sur la participation*, cautionnant ainsi la contravention commise par Air Canada;

145. Conséquemment, puisque les défenderesses ont violé de façon plus qu'évidente les obligations qui leur incombaient en vertu de la *Loi sur la participation*, celles-ci sont toutes trois responsables, de façon solidaire, des préjudices en découlant;

iii) LE LIEN DE CAUSALITÉ

146. Puisque l'article 6 (1) (d) de la *Loi sur la participation* prévoit notamment l'obligation pour Air Canada de maintenir les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg, si Air Canada avait respecté cette obligation de maintien, lesdits centres n'auraient évidemment pas fermé leurs portes;
147. Ainsi, il est clair que les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos seraient demeurés à l'emploi des centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg;
148. Conséquemment, le lien de causalité entre la contravention d'Air Canada à la *Loi sur la participation* et le préjudice subi par les anciens travailleurs est établi en ce que si les centres de révision et d'entretien rouvrent à Montréal, Mississauga et Winnipeg, ce sont nécessairement ces travailleurs qui seront alors engagés;
149. En effet, dans le domaine de l'aéronautique, toute activité est réglementée à tous les niveaux, du démantèlement de l'avion à la maintenance et à l'entretien de chaque pièce de l'avion;
150. Cette réglementation provient à la fois de Transport Canada, de l'Aviation civile et des manufacturiers et compagnies aériennes;
151. Les diverses lois et règlements gouvernementaux et internes aux compagnies en jeu requièrent des travailleurs qu'ils soient qualifiés et qu'ils possèdent des certifications spécifiques au type d'appareil, de moteurs et de composantes qu'ils doivent réviser et entretenir;
152. Or, ces diverses certifications s'acquièrent après des mois de formation exigeante et spécialisée, faisant en sorte que les anciens travailleurs sont des experts en la matière;
153. Ainsi, en ce moment, seuls les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos sont disponibles, qualifiés et certifiés conformément aux réglementations en vigueur pour reprendre l'emploi au sein des centres de révision et d'entretien d'Air Canada;

154. Chacun des membres du Groupe a en effet suivi une formation spécifique et unique, tant théorique que pratique, et a obtenu les certifications nécessaires afin d'être autorisé à opérer au sein des centres de révision et d'entretien;
155. Pour Air Canada, l'embauche de profanes dans le domaine de l'aéronautique exigerait des mois, voire des années, de formation et de certification spécialisées afin que ces personnes soient légalement habilitées à occuper un poste dans ces centres de révision et d'entretien;
156. Pour cette raison, il va de soi que les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos seraient les personnes toutes indiquées pour combler des postes vacants au sein des centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg;
157. En effet, de par ce processus d'embauche et de spécialisation exigeant, il n'existe que très peu de gens ayant les qualifications requises pour travailler dans le domaine de l'aviation et ceux qui les possèdent se doivent d'être qualifiés comme étant des experts;
158. Il est d'une évidence même que si Air Canada devait rouvrir ses centres d'exploitations, en daignant enfin respecter la loi, elle n'aurait d'autre choix que d'engager ses anciens employés, seules personnes qualifiées pour la tâche;
159. N'eut été de la perte des emplois découlant directement de la violation par Air Canada de la *Loi sur la participation*, le demandeur et les autres membres du Groupe seraient toujours à l'emploi d'un centre de révision et d'entretien d'Air Canada auquel ils étaient attirés, ou à tout le moins ils seraient à l'emploi d'un fournisseur de services pour cette dernière;
160. Il est donc manifeste que si lesdits centres rouvraient, en conformité avec les exigences de la *Loi sur la participation*, les anciens travailleurs retrouveraient leur emploi;
161. Quant aux PGQ et PGC, leur simple endossement de la contravention de la *Loi sur la participation* par Air Canada, conjugué à leur propre obligation découlant de l'article 3 de cette même loi, suffit à établir un lien causal en l'espèce;
162. Ainsi, c'est suite à cette tolérance illégale de la violation par la PGC et la PGQ que les membres du Groupe ont subi les dommages qu'ils sont aujourd'hui justifiés de réclamer;

B. L'ACTION COLLECTIVE SOULÈVE DES QUESTIONS IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES

163. La situation vécue par le demandeur a également été vécue par tous les autres membres du Groupe;
164. En effet, chacun des membres du Groupe a eu à subir les conséquences inévitables découlant des fautes commises par les défenderesses;
165. Ainsi, les questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes reliant chaque membre du Groupe aux défenderesses que le demandeur entend faire trancher par l'action collective sont les suivantes :
- a) Air Canada a-t-elle commis une faute en contrevenant au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*?
 - b) Air Canada est-elle responsable des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe?
 - c) La PGQ et la PGC, par leur inaction et/ou tolérance, ont-elles violé la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*?
 - d) Les fautes commises par les défenderesses sont-elles causales des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe?
 - e) Comment se ventilent les montants des pertes pécuniaires et non pécuniaires pour les préjudices subis par le demandeur et chaque membre du Groupe représenté dans la présente action collective?
 - f) Le demandeur et chaque membre du Groupe ont-ils droit à des dommages punitifs en raison de la violation commise par Air Canada, la PGC et la PGQ?
 - g) Les défenderesses ont-elles engagé leur responsabilité de façon solidaire?

C. LES FAITS ALLÉGUÉS PARAÎSSENT JUSTIFIER LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES

166. Les faits allégués aux paragraphes 17 à 83 justifient les conclusions recherchées par le demandeur. À ce titre, le demandeur soutient ce qui suit:
- a) Air Canada a commis une faute en contrevenant impunément au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;

- b) Air Canada est responsable des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe, en ce que chacun d'entre eux a perdu son emploi suivant la contravention à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, de sorte que la faute reprochée à Air Canada est la même pour tous les membres du Groupe;
 - c) La PGQ et la PGC, de par leur inaction et/ou leur tolérance ont commis une faute en ce qu'elles ont également violé la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* à laquelle elles étaient liées;
 - d) Bien que l'étendue des dommages puisse différer d'un membre du Groupe à l'autre, chacun d'entre eux a nécessairement subi des dommages résultant des fautes commises par Air Canada, la PGQ et la PGC;
 - e) Si les centres de révision et d'entretien rouvrent, les anciens travailleurs d'Air Canada et/ou d'Aveos seront nécessairement engagés puisqu'ils sont les seuls disponibles qui sont qualifiés et certifiés selon la réglementation applicable pour effectuer ce travail;
 - f) En conséquence, le demandeur et chacun des membres du Groupe ont subi et continuent de subir des pertes pécuniaires et non pécuniaires;
 - g) D'abondant, le demandeur et les membres du Groupe sont justifiés de réclamer respectivement aux défenderesses Air Canada, PGQ ainsi que PGC des dommages punitifs;
 - h) Les défenderesses ont engagé solidairement leur responsabilité;
167. Le demandeur est bien fondé de demander que soit autorisée une action collective pour le compte des membres du Groupe;
168. La nature de l'action collective que le demandeur entend exercer pour le compte des membres du Groupe est une action en responsabilité civile pour dommages et intérêts compensatoires ainsi qu'une action en dommages punitifs contre les défenderesses;
169. Les conclusions recherchées par le demandeur sont les suivantes :

ACCUEILLIR l'action collective du demandeur pour le compte de tous les membres du Groupe;

CONDAMNER les défenderesses solidairement à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe la somme correspondant aux dommages

pécuniaires et non pécuniaires qu'ils ont subis selon les catégories prévues au paragraphe 99 de la présente demande;

CONDAMNER la défenderesse Air Canada à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe un montant à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER la défenderesse PGQ à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe un montant à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER la défenderesse PGC à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe un montant à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER les défenderesses Air Canada, PGQ et PGC à payer sur l'ensemble des sommes mentionnées ci-dessus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec* à compter de la date de la signification de la présente demande pour autorisation d'intenter une action collective;

DÉCLARER que tous les membres du Groupe sont en droit d'être indemnisés pour tous les dommages pécuniaires subis en raison de la faute des défenderesses;

DÉCLARER que tous les membres du Groupe sont en droit d'être indemnisés pour tous les dommages non pécuniaires subis en raison des fautes des défenderesses y incluant, mais non limitativement, tous les dommages moraux, les souffrances, troubles et autres inconvénients subis, selon des paramètres à être déterminés lors du procès sur les questions collectives;

DÉCLARER que tous les membres du Groupe sont en droit de recevoir une somme à titre de dommages punitifs en raison des fautes des défenderesses Air Canada, PGQ et PGC;

ORDONNER que la réclamation de chacun des membres fasse l'objet d'un recouvrement collectif;

RENDRE toute autre ordonnance que le Tribunal estime indiquée pour sauvegarder les droits des parties;

LE TOUT, avec les frais de justice, y compris tous les frais d'expertise, d'avis aux membres et autres frais connexes;

D. LA COMPOSITION DU GROUPE REND DIFFICILE OU PEU PRATIQUE L'APPLICATION DES RÈGLES SUR LE MANDAT D'ESTER EN JUSTICE POUR LE COMPTE D'AUTRUI OU SUR LA JONCTION D'INSTANCE

170. La composition du Groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles portant sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance du *Nouveau Code de procédure civile* en ce que :

- a) Le Groupe se compose de plusieurs milliers de justiciables canadiens qui sont donc dispersés à travers le pays;
- b) Le demandeur n'est pas en mesure de retracer tous les membres du Groupe puisque leurs coordonnées sont susceptibles d'avoir changées au cours des dernières années;
- c) Il est difficile, peu pratique et voire même impossible d'obtenir un mandat de chacun des membres du Groupe et de tous les joindre dans la même procédure;
- d) Il serait également peu souhaitable et contraire aux principes de saine administration de la justice ainsi qu'à la philosophie du *Nouveau Code de procédure civile* que chacun des membres du Groupe intente une action individuelle contre les défenderesses;
- e) Considérant la connexité entre les questions soulevées par la situation de chaque membre du Groupe, le principe de la proportionnalité milite en faveur d'une action collective plutôt que pour un recours individuel intenté par chacun des membres;
- f) Au surplus, la multiplicité potentielle des recours individuels des membres du Groupe pourrait engendrer des jugements contradictoires sur des questions de faits et de droit identiques, cela allant à l'encontre des intérêts de la justice;
- g) Dans ces circonstances, l'action collective est la seule procédure appropriée afin que les membres du Groupe puissent effectivement faire valoir leurs droits respectifs et avoir accès à la justice;

E. LE MEMBRE AUQUEL LE TRIBUNAL ENTEND ATTRIBUER LE STATUT DE REPRÉSENTANT EST EN MESURE D'ASSURER UNE REPRÉSENTATION ADÉQUATE DE TOUS LES MEMBRES

171. Le demandeur requiert que le statut de représentant lui soit attribué;

172. Le demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres pour les raisons ci-après exposées;
173. Le demandeur s'est sérieusement impliqué auprès de ses collègues dans le mouvement de protestation et de contestation découlant de la fermeture des centres de révision et d'entretien, et ce, depuis le tout début;
174. À ce titre, il a notamment signé une pétition au soutien d'une plainte selon l'article 37 du *Code canadien du travail*;
175. De plus, le demandeur a toujours été présent et actif lors des diverses manifestations contre la transition d'Air Canada vers Aveos, il a consulté des conseillers juridiques pour tenter de s'opposer à cette transition et il a participé à une collecte de fonds visant à acquitter les frais d'avocats découlant de ces démarches;
176. En effet, dès 2009, à la suite des négociations intervenues entre la défenderesse et l'AIMTA afin de conclure l'entente du 8 janvier 2009 (**pièce P-6**), le demandeur participé aux démarches visant à mandater M^e Julius Grey afin qu'il rappelle à la défenderesse ses obligations en vertu de 6 (1) d) de la *Loi sur la participation*, le tout tel qu'il appert de la lettre envoyée par M^e Julius Grey à Air Canada le 11 mai 2009 déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-20**;
177. Le même jour, M^e David Perez, conseiller juridique au sein de la défenderesse a répondu à la correspondance de M^e Grey en assurant que la défenderesse déploierait les mesures nécessaires afin de se conformer à la *Loi sur la participation*, le tout tel qu'il appert de la lettre envoyée par M^e David Perez à M^e Julius Grey le 11 mai 2009 déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-21**;
178. Depuis 2009, le demandeur a également transmis diverses correspondances à M. Thomas Mulcair, M. Daniel Paillé, M. Bob Ray et M. Stephen Harper afin de requérir leur appui, le tout tel qu'il appert de copies de ces correspondances déposées en liasse au soutien des présentes comme **Pièce P-22**;
179. De plus, le demandeur a participé à de nombreuses entrevues médiatiques, ainsi qu'à des rencontres avec les deux paliers de gouvernement pour défendre la présente cause;
180. D'abondant, il a été présent à toutes les audiences de la Cour supérieure sur la requête en jugement déclaratoire déposée par la PGQ, ainsi qu'à l'audition à la Cour d'appel;

181. Enfin, le 26 novembre 2015, le demandeur a créé l'Association des anciens travailleurs des centres de révision d'Air Canada (ci-après «l'**Association**»), le tout tel qu'il appert d'une copie de l'État des renseignements de l'Association au Registre des entreprises du Québec en date des présentes, **pièce P-23**;
182. Le conseil d'administration de l'Association est actuellement constitué de six (6) autres membres et le demandeur en occupe le poste de président;
183. Ce conseil d'administration est composé d'anciens travailleurs d'Air Canada ayant œuvré dans tous les secteurs d'activité technique des centres de révision et d'entretien d'Air Canada et appartenant à chacune des catégories prévues au paragraphe 99 des présentes;
184. L'attribution de ce titre par les membres de l'Association démontre que ses pairs ont confiance en lui afin de les représenter adéquatement;
185. Le demandeur est disposé à consacrer tout le temps et l'énergie nécessaires au litige et a déjà montré sa volonté et sa grande disponibilité pour collaborer et assister adéquatement les avocats soussignés et tous les intervenants travaillant dans le présent dossier;
186. Le demandeur possède l'intérêt juridique suffisant au sens du *Nouveau Code de procédure civile*;
187. Le demandeur est disposé à gérer la présente action collective dans l'intérêt des membres du Groupe qu'il entend représenter et est déterminé à mener à terme le présent dossier;
188. Le demandeur connaît d'ailleurs plusieurs membres du Groupe dans la même situation que lui;
189. Le demandeur a une connaissance personnelle de la cause d'action alléguée dans la présente demande pour autorisation d'exercer une action collective et il comprend bien les faits donnant ouverture à sa réclamation ainsi qu'à celle des membres;
190. Finalement, le demandeur a clairement démontré son lien de droit et l'intérêt requis à l'égard d'Air Canada, de la PGC et de la PGQ et il est donc, par conséquent, en excellente position pour représenter adéquatement les membres du Groupe;
191. Le demandeur soumet qu'il est opportun d'autoriser l'exercice de l'action collective pour le compte des membres du Groupe;

192. Le demandeur propose que l'action collective soit exercée devant la Cour supérieure du district de Québec en raison du fait que le domicile de la défenderesse PGQ s'y trouve, et ce, conformément à l'article 41 du *Nouveau Code de procédure civile*;
193. La nature de l'action qu'entend intenter le demandeur au nom des membres du Groupe est une action en responsabilité civile pour dommages et intérêts compensatoires ainsi qu'une action en dommages punitifs contre les défenderesses;
194. La présente demande d'autorisation d'exercer une action collective est bien fondée en faits et en droit;

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la présente demande pour autorisation d'exercer une action collective et pour attribution du statut de représentant;

ACCUEILLIR la demande en action collective du demandeur et de chacun des membres du Groupe qu'il représente;

AUTORISER l'exercice de l'action collective sous la forme d'une action en responsabilité civile pour dommages et intérêts compensatoires ainsi qu'une action en dommages punitifs contre les défenderesses;

ACCORDER à Gilbert Mc Mullen, le statut de représentant aux fins de l'exercice de l'action collective pour le compte du Groupe décrit comme suit :

« Tous les anciens travailleurs syndiqués ou non syndiqués qui occupaient un emploi dans les centres de révision et d'entretien d'Air Canada de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg comprenant notamment la révision des composants, des moteurs et des cellules (entretien lourd ou « *heavy maintenance* »), et qui ont subi un préjudice découlant de la fermeture d'Aveos le 18 mars 2012, en raison du défaut d'Air Canada de maintenir ouverts les centres de révision et d'entretien conformément à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, ainsi que, le cas échéant, les conjoints, héritiers et ayants droit de ces anciens travailleurs.

Pour les fins de la présente action collective, nous entendons par « **conjoint** » les personnes liées par un mariage ou une union civile, ainsi que les personnes qui font vie commune et se présentent publiquement comme un couple, sans égard à la durée de leur vie commune, le tout conformément à l'article 61.1 de la *Loi d'interprétation*, RLRQ, c. I-6; »

ou tout autre sous-groupe que le Tribunal pourra déterminer le cas échéant;

IDENTIFIER comme suit les principales questions de faits ou de droit qui seront traitées collectivement :

- a) Air Canada a-t-elle commis une faute en contrevenant au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*?
- b) Air Canada est-elle responsable des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe?
- c) La PGQ et la PGC, par leur inaction et/ou tolérance, ont-elles violé la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*?
- d) Les fautes commises par les défenderesses sont-elles causales des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe?
- e) Comment se ventilent les montants des pertes pécuniaires et non pécuniaires pour les préjudices subis par le demandeur et chaque membre du Groupe représenté dans la présente action collective?
- f) Le demandeur et chaque membre du Groupe ont-ils droit à des dommages punitifs en raison de la violation commise par Air Canada, la PGC et la PGQ?
- g) Les défenderesses ont-elles engagé leur responsabilité de façon solidaire?

IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées par l'action collective à être instituée comme les suivantes :

ACCUEILLIR l'action collective du demandeur pour le compte de tous les membres du Groupe;

CONDAMNER les défenderesses solidairement à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe la somme correspondant aux dommages pécuniaires et non pécuniaires qu'ils ont subis selon les catégories prévues au paragraphe 99 de la présente demande;

CONDAMNER la défenderesse Air Canada à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe un montant à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER la défenderesse PGQ à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe un montant à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER la défenderesse PGC à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe un montant à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER les défenderesses Air Canada, PGQ et PGC à payer sur l'ensemble des sommes mentionnées ci-dessus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du Code civil du Québec à compter de la date de la signification de la présente demande pour autorisation d'intenter une action collective;

DÉCLARER que tous les membres du Groupe sont en droit d'être indemnisés pour tous les dommages pécuniaires subis en raison de la faute des défenderesses;

DÉCLARER que tous les membres du Groupe sont en droit d'être indemnisés pour tous les dommages non pécuniaires subis en raison des fautes des défenderesses y incluant, mais non limitativement, tous les dommages moraux, les souffrances, troubles et autres inconvénients subis, selon des paramètres à être déterminés lors du procès sur les questions collectives;

DÉCLARER que tous les membres du Groupe sont en droit de recevoir une somme à titre de dommages punitifs en raison des fautes des défenderesses;

ORDONNER que la réclamation de chacun des membres fasse l'objet d'un recouvrement collectif;

RENDRE toute autre ordonnance que le Tribunal estime indiquée pour sauvegarder les droits des parties;

LE TOUT, avec les frais de justice, y compris tous les frais d'expertise, d'avis aux membres et autres frais connexes;

DÉCLARER qu'à moins d'exclusion, les membres du Groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective en la manière prévue par le droit québécois;

FIXER le délai d'exclusion des membres à trente (30) jours suivant la date de publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du Groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par le jugement à intervenir;

ORDONNER la publication d'un avis aux membres dont les termes, la forme et le mode de publication seront déterminés par le Tribunal, selon les modalités détaillés ci-après :

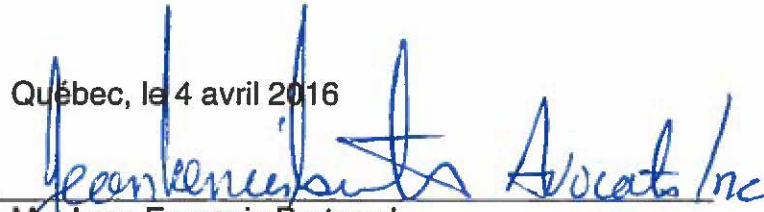
- a) Un avis sera publié une fois en français le samedi dans le Journal de Montréal et le Journal de Québec et/ou tout autre journal jugé approprié;
- b) Le même avis sera publié une fois en anglais le samedi dans The Gazette et/ou tout autre journal jugé approprié dans les villes de Mississauga et de Winnipeg;
- c) Le même avis sera publié une fois en français le mercredi dans le journal Le Métro et/ou tout autre journal gratuit jugé approprié;
- d) Le même avis sera publié une fois en français et en anglais dans un communiqué de presse;
- e) Le même avis sera rendu disponible sur le site internet de Jean Poirier et Associés inc.;
- f) Le même avis sera rendu disponible sur le site internet des défenderesses;

ORDONNER la création d'une page internet aux frais des défenderesses reproduisant l'avis aux membres simplifié et l'avis complet, le tout pour l'entière durée des procédures;

ORDONNER que la présente action collective soit entendue dans le district judiciaire de Québec;

LE TOUT, avec frais de justice, incluant tous les frais d'experts, ainsi que les frais inhérents à la préparation des différents rapports d'experts, ainsi que les frais d'assistance technique lors de l'instruction à être soumis aux fins de la présentation de la demande.

Québec, le 4 avril 2016


Me Jean-François Bertrand
notifications@jfbertrandavocats.com
JEAN-FRANÇOIS BERTRAND AVOCATS INC.
390, boul. Charest Est, bureau 400
Québec (Québec) G1K 3H4
Tel. : (418) 522-5777
Télec. : (418) 522-5999
Avocats du demandeur
N/D : 6673-01

AVIS DE PRÉSENTATION
(ART. 574 C.P.C.)

Dépôt d'une demande en justice

Prenez avis que la partie demanderesse a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Québec la présente *Demande pour autorisation d'exercer une action collective et pour attribution d'un statut de représentant*.

Présentation de la demande

Veuillez noter que la demande sera présentée devant le tribunal jeudi le **5 mai 2016 à 8 h 45**, en la **salle 3.14** du palais de justice de Québec situé au 300, boulevard Jean-Lesage, Québec, (Qc), G1K 8K6, et le tribunal pourra, à cette date, exercer les pouvoirs nécessaires en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance ou procéder à l'audition de la cause.

Pièces au soutien de la demande

Au soutien de sa demande d'autorisation d'exercer une action collective et pour se voir attribuer le statut de représentant, la partie demanderesse invoque les pièces suivantes :

Pièce P-1 : État des renseignements d'Air Canada provenant du Registraire des entreprises du Québec;

Pièce P-2 : Copie du jugement rendu par l'Honorable Martin Castonguay, J.C.S. le 4 février 2013;

Pièce P-3 : Copie de l'arrêt de la Cour d'appel du Québec dans le dossier de cour portant le numéro 500-09-023371-131 datée du 3 novembre 2015;

Pièce P-4 : Registre de la Cour suprême pour le dossier de cour portant le numéro 36791;

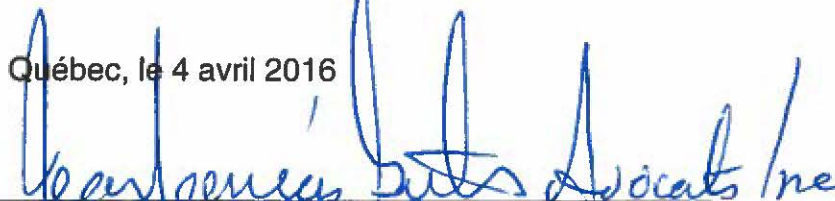
Pièce P-5 : Projet de loi C-10, déposé le 24 mars 2016 à la Chambre des communes;

- Pièce P-6 :** État de renseignements d'ACTS provenant du Registraire des entreprises du Québec;
- Pièce P-7 :** État des renseignements d'Aveos provenant du Registraire des entreprises du Québec;
- Pièce P-8 :** Ordonnance de transfert d'accréditation rendue par le Conseil canadien des relations industrielles 31 janvier 2011;
- Pièce P-9 :** Memorandum of Agreement du 9 janvier 2009;
- Pièce P-10 :** Rapport de Gestion publié en 2009 par la défenderesse;
- Pièce P-11 :** Copie du jugement rendu le 20 novembre 2013 par l'Honorable Mark Schrager dans le dossier de la Cour portant le numéro 500-11-045642-135;
- Pièce P-12 :** Requête introductive d'instance amendée déposée dans le dossier de la Cour portant le numéro 500-17-071545-126;
- Pièce P-13 :** Copies d'articles de journaux déposées en liasse;
- Pièce P-14 :** Relevé de prestations et choix d'options du 9 mai 1988;
- Pièce P-15 :** Attestation de réparation et de révision des accessoires mécaniques et de circuit de carburant datée du 2 février 1993;
- Pièce P-16 :** Lettre envoyée au demandeur concernant l'indemnité versée en vertu de l'ordonnance 9996-u;
- Pièce P-17 :** Lettre de confirmation d'emploi d'*AJ Walter Technique*;
- Pièce P-18 :** Talon de paie du demandeur;
- Pièce P-19 :** Copie des *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XI, 1988 (12 avril 1988), p. 14362 et ss. ;
- Pièce P-20 :** Lettre envoyée par Me Julius Grey à Air Canada le 11 mai 2009;
- Pièce P-21 :** Lettre envoyée par Me David Perez à Me Julius Grey le 11 mai 2009;
- Pièce P-22:** Lettres envoyées par M. Gilbert Mc Mullen, en liasse;

Pièce P-23 : État des renseignements de l'Association au Registre des entreprises du Québec.

Ces pièces sont disponibles sur demande.

Québec, le 4 avril 2016

A handwritten signature in blue ink, reading "Jean-François Bertrand", is written over a horizontal line.

M^e Jean-François Bertrand
notifications@jbertrandavocats.com
JEAN-FRANÇOIS BERTRAND AVOCATS INC.
390, boul. Charest Est, bureau 400
Québec (Québec) G1K 3H4
Tel. : (418) 522-5777
Télec. : (418) 522-5999
Avocats du demandeur
N/D : 6673-01

CANADA COUR SUPÉRIEURE (Action collective) DISTRICT DE QUÉBEC Localité : QUÉBEC
No. : 200-06
GILBERT MC MULLEN Demandeur c. AIR CANADA Et LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC Et LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA Défenderesses
DEMANDE EN AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR ATTRIBUTION D'UN STATUT DE REPRÉSENTANT (ART. 571 ET SS. N.C.P.C.)
Me Jean-François Bertrand notifications@jfb Bertrandavocats.com JEAN-FRANÇOIS BERTRAND AVOCATS INC. 390, boul. Charest Est, bureau 400 Québec, (Québec) G1K 3H4 Tel. : 418-522-5777 Télec. : 418-522-5999 Avocats du demandeur 6673-01 Casier 25 Code : 0BJ0690